

Cécile HELLE – DVG

Réponses au questionnaire de l'association « Roulons à Vélo »

Vers un rééquilibrage systématique de la place du vélo sur routes et rues d'Avignon et du Grand Avignon

- Identifier et aménager les grands axes de circulation pour les cyclistes selon un mode « mobilité active » en structurant les liaisons vers les principaux pôles d'activité et multimodaux, les itinéraires cyclotouristes et les Via européennes

Réponse : La mise en place d'un Schéma Directeur des Itinéraires Modes Doux, dans le cadre d'un bilan et révision du Plan modes doux voté en 2016, va permettre de créer un réseau d'itinéraires cyclables structurants sur l'intégralité du territoire avignonnais.

Ce réseau sera sécurisé, largement dimensionné, et séparé de la circulation automobile.

Ce réseau sera pleinement connecté pôles d'attractivité du territoire et aux schémas et itinéraires cyclables des autres collectivités partenaires ou voisines, pour permettre l'émergence d'un véritable réseau cyclable maillé d'agglomération.

- ➔ Sécurisation systématique des espaces cyclables le long des routes (=pistes cyclables à la place des bandes cyclables), aux carrefours et ronds-points, ponts et autres infrastructures

Réponse : Le retour du baromètre cyclable 2019 de la FUB a mis en évidence un certain nombre de points noirs cyclables et de tronçons à aménager prioritairement. Le Schéma directeur s'attachera à proposer une réponse adaptée sur ces points durs identifiés.

- ➔ Développer la culture du « priorité cycliste » afin de faciliter la fluidité et limiter les ralentissements et les arrêts aux intersections qui nécessitent une dépense énergétique et physique importante (feux dédiés pour cyclistes, stop sauf cyclistes: "cédez le passage")

Réponse : Sur les itinéraires cyclables structurants, nous déploierons le plus largement possible la priorité des cyclistes aux croisements, ainsi que cela a été fait sur le chemin des Canaux.

Par ailleurs, dans la poursuite du travail partenarial déjà engagé par l'équipe municipale, nous allons poursuivre le déploiement le plus large possible des Cédez le passage Cycliste aux feux et des feux dédiés.

- ➔ Abandonner la pratique ancienne de la « bande cyclable » non protectrice et peu attractive (Ex : Boulevard Jacques Monod ou Avenue Monclar) au profit de pistes avec séparateur de chaussée, et respecter les recommandations du CEREMA.

Réponse : la mise en place du Schéma Directeur Cyclable permettra d'offrir un réseau maillé d'itinéraires cyclables structurants séparés de la chaussée. Par ailleurs, la politique d'apaisement global de la circulation, initiée par l'équipe municipale, sera poursuivie et intensifiée et permettra de rendre crédible le

déploiement d'aménagements cyclables plus légers, en usage partagé avec toutes les mobilités, sur des sections plus contraintes.

- Limiter les doubles sens de circulation automobile sur les ceintures et artères pénétrantes d'Avignon de manière à créer des nouvelles pistes cyclables bi-directionnelles. De nombreux axes restent larges et souvent sans aucun marquage limitant les espaces ou sécurisant le cycliste

Réponse : Dans la poursuite du plan de circulation mis en place en 2019 dans le centre-ville, largement concerté et qui a démontré sa très grande efficacité (-30% de circulation automobile), nous mettrons en œuvre une démarche similaire dans les faubourgs en limitant notamment les double sens automobile.

- Aménager les bords de la Durance et voie palière comme axe structurant et sécurisé

Réponse : Dans la continuité de l'itinéraire cyclable entre les allées de l'Oulle et la Confluence en cours de réalisation, nous allons poursuivre l'aménagement des bords de la Durance vers Bonpas, permettant d'offrir à terme un itinéraire complètement sécurisé pour la véloroute du Val de Durance.

- Appliquer systématiquement la Loi d'Orientation des Mobilités et la loi LAURE obligeant à aménager des cheminements cyclables lors de création ou rénovation de voirie et respecter les documents de programmation opposables (PDU, PLU, SCOT, schéma directeur...)

Réponse : Ainsi qu'elle l'a toujours fait, la ville continuera à appliquer les lois et réglementations, s'appliquera à inscrire dans ses documents la politique cyclable ambitieuse qui est la sienne, et se battra pour les faire appliquer par tout acteur ou collectivité tierce qui agirait sur son territoire.

- Dans les quartiers, les usagers des déplacements actifs doivent être prioritaires sur les véhicules à moteurs. L'état d'esprit doit être piéton, puis cycliste puis automobiliste, et non l'inverse.

Réponse : Le mandat écoulé a permis que plus de 45% du réseau de voirie avignonnais soit d'ores et déjà en zone 30 ou moins (zone de rencontre, aire piétonne). Nous allons poursuivre cet apaisement généralisé de la voirie, qui donne de bons résultats sur l'usage cyclable de nos quartiers, sur la baisse de l'accidentalité, des nuisances sonores et de la pollution de l'air.

- Intensifier le maillage des rues en faveur des cyclistes entre les axes structurants

Réponse : Ce maillage sera poursuivi, dans le cadre du Schéma Directeur des Itinéraires Modes Doux et de l'apaisement généralisé des quartiers.

- Transformer toute zone de quartier, pavillonnaire, commerciale ou industrielle en zone "30" ou zone de rencontre, priorisant l'usage du vélo.

Réponse : Ce déploiement systématiques des zones apaisées (zone 30, zone de rencontre...) sera poursuivi sur nos quartiers. Le Pont des Deux eaux a d'ailleurs vocation à devenir un quartier exemplaire dit « 100% vélo », ou tout sera fait pour favoriser la mobilité douce.

- Systématiser les double-sens vélo dans les rues étroites à sens unique.

Réponse : Le déploiement massif des zones apaisées (zone 30, zone de rencontre...) s'accompagnera de droit de celui des doubles-sens cyclables.

- Appliquer le double sens cyclable à tous les sens uniques et les limiter à 20 ou 30 km/h (Extra-Muros, l'intra-muros étant déjà en zone de rencontre mais très mal respecté).

Réponse : Un renforcement des aménagements d'entrées des zones apaisées (zone 30, zone de rencontre...) sera mis en oeuvre, pour inciter à leur respect, avec une attention particulière portée sur l'affichage de la réglementation. Ainsi, de nouveaux panneaux réglementaires seront mis en œuvre courant 2020 aux entrées de l'intra-muros.

Enfin, pour accompagner ce renforcement de la signalisation réglementaire, nous mettrons en œuvre des campagnes de communication auprès du grand public et poursuivrons les campagnes de verbalisation menées sur ces zones particulières menées par les autorités de police.

- Généraliser les "tournez à droite vélo" aux feux de circulation et mettre en place des panneaux et des campagnes d'informations à destinations des automobilistes

Réponse : Dans la poursuite du travail partenarial déjà engagé par l'équipe municipale, nous allons poursuivre le déploiement déjà entamé des Cédez le passage Cycliste aux feux et des feux dédiés. Dès 2020, nous projetons d'organiser une campagne d'information et de sensibilisation auprès du grand public sur le thème de ces aménagements cyclistes « innovants » et des comportements de sécurité à adopter en leur présence.

2) Des cheminements signalés et des stationnements de proximité, adaptés et sécurisés

- Adopter et généraliser l'esprit de facilité et de sécurisation des stationnements autour des points de vie
 - Installer des appuis-vélos à proximité des lieux de commerces et de services. Pour tout ensemble de 3 magasins ou service, 3 appuis vélo sont installés. Suivre la loi LOM les recommandations du CEREMA en la matière.

Réponse : Le mandat écoulé a permis d'installer plus de 1000 places de stationnement sur le territoire avignonnais.

Nous poursuivrons et intensifierons cet effort pour répondre à l'attente des usagers. Une réponse particulière sera portée sur la problématique du déploiement d'arceaux cyclables dans les aires piétonnes fortement contraintes du centre historique, en proposant un mobilier spécifique et qualitatif.

- Installer des garages couverts, sécurisés notamment pour les longues durées dans tous les pôles générateurs de trafic à proximité immédiate des arrêts de transport public et des entrées des commerces et zones d'activités économiques, services et des équipements publics, des écoles, collèges et lycées.

Réponse : La ville poursuivra son effort de déploiement des garages à vélos couverts et/ou protégés. La mise en œuvre en avril 2020 de garages à vélos protégés sur la place St-Lazare et sur la rocade Sud s'inscrit pleinement dans cette logique.

- Créer des cheminements pour faciliter le repérage des cyclistes dans et autour du territoire d'Avignon et du Grand Avignon (panneaux et indications horaires/kilométrage)

Réponse : La mise en œuvre du Schéma Directeur des Itinéraires Modes Doux s'accompagnera bien évidemment du déploiement du jalonnement cyclable approprié.

- Communiquer sur les outils disponibles comme les applications vélo dédiées (Exemple : Géovélo)

Réponse : La ville continuera sa démarche innovante de diffusion en open data des informations relatives à sa politique cyclable, sur Geovélo notamment, et intensifiera sa promotion de ces outils.

- Aménager des parcours piétons et cyclables continus et sécurisés dans les périmètres autour des écoles, collèges et lycées

Réponse : La révision du plan modes doux et le futur Schéma Directeur des Itinéraires Modes Doux étudieront particulièrement la réponse apportée à la sécurisation des déplacements en modes actifs du quotidien, et notamment scolaires.

Par exemple, pour chaque établissement scolaire de maternelle et de primaire, nous identifierons et promouvoir des itinéraires continus et sécurisés desservant l'intégralité du quartier couvert par l'établissement.

3) Sensibilisation et communication quotidienne sur les enjeux : une nécessité pour la transition

- Informer, sensibiliser, réglementer pour que la place des mobilités actives soit comprise et acceptée
 - ➔ Promouvoir fréquemment et régulièrement les intérêts des déplacements doux et peu polluants avec des témoignages sur les divers supports des institutions (bulletin, site internet, panneaux...) : effets positifs sur l'environnement et la santé, convivialité, faible coût, autonomie, temps de parcours maîtrisé...

Réponse : Nous continuerons et intensifierons la promotion des modes actifs faite par la ville, tant au quotidien que lors d'événements spécifiques (type Vélo Passion, Fête du Vélo, Village Prévention Routière...) pour lesquels nous sommes déjà présents.

- ➔ Communiquer régulièrement sur le gravage des vélos (bicycode) contre le vol à l'instar du Ministère de l'Intérieur organisant certaines opérations de gravage,

Réponse : Nous continuerons à soutenir le gravage des vélos, tel que nous l'avons fait durant le mandat écoulé.

- ➔ Faire respecter les trottoirs et les aménagements cyclables, sensibiliser, éduquer ou verbaliser systématiquement le stationnement illégal

Réponse : En parallèle du déploiement d'un réseau d'itinéraires cyclables sécurisés et de l'apaisement de la voirie, nous conduirons des campagnes

de sensibilisation et de verbalisation à l'encontre des comportements dangereux (stationnement sur les trottoirs, sur les pistes, bandes...).

- Sensibiliser les services municipaux de police aux problématiques de circulation à vélo, de vol et de récupération de vélos abandonnés

Réponse : Notre politique globale favorisant les modes doux sera bien entendu déclinée au sein de la collectivité, avec une attention demandée à la police municipale sur les modes actifs.

- Promouvoir le développement et l'usage du vélo auprès des différents publics

- Favoriser l'intermodalité et la multimodalité vélo et transports publics

Réponse : Nous continuerons à favoriser les politiques d'intermodalité et de multimodalité, en intégrant pleinement les pôles d'échanges multimodaux dans notre Schéma Directeur des Itinéraires Modes Doux, en poursuivant le projet entamé de création d'une très grande consigne à vélo à la gare centre, et en demandant au Grand Avignon, autorité organisatrice des transports, d'autoriser l'emprunt du tramway par les vélos.

- Accompagner et promouvoir auprès des structures et entreprises des plans de déplacements entreprise (PDE), administration (PDA), inter établissements (PDIE), établissements scolaires (PDES)

Réponse : Nous mènerons à bien le projet de Plan de Déplacement d'Administration de la ville, et intégrerons les problématiques d'accessibilité des plans de déplacements des structures tierces au sein de la stratégie globale. Portée par la ville.

- Organiser des pédibus et vélobus pour les écoles

Réponse : La collectivité continuera à faire émerger, à favoriser et à accompagner ces dispositifs, inscrits au Plan mode doux, dont l'organisation repose cependant sur une mobilisation des parents d'élèves.

- Inciter les élus et fonctionnaires à utiliser le vélo dans leurs déplacements professionnels (exemplarité)

Réponse : La rationalisation du parc automobile de la ville menée lors de ce mandat, a permis une réduction du nombre de véhicules motorisés au profit du déploiement d'une flotte de 31 Vélos à Assistance Electrique, régulièrement utilisés, qui contribuent à diffuser la culture cyclable au sein d'une collectivité que nous souhaitons exemplaire.

- Assurer le financement d'actions pour favoriser l'autonomie des enfants et des adultes par des formations et des opérations de sensibilisation (santé, environnement, vélo-école, au delà de la sécurité routière)

Réponse : Nous intensifions ces actions déjà mises en œuvre durant le mandat écoulé

4) Continuité, co-construction et ambition commune pour une bonne gouvernance

- Mettre en place un "Comité vélo" réunissant régulièrement les élus et représentants des différentes institutions (Mairies, Agglomération, Conseil Général, Conseil Régional, Préfecture...), autres acteurs (SNCF, TCRA,

gestionnaires de parking, de parc immobilier,...) techniciens, associations et citoyens, pour discuter des travaux prévus et voir comment prendre en compte au mieux les besoins des cyclistes, à l'échelle du territoire pertinent.

Réponse : Nous accentuerons le rôle de la Commission Mobilité et Sécurité Routière, pour qu'elle devienne pleinement un lieu d'échange et de partage discutant des actions actuelles et à venir des différents acteurs et touchant la politique Cyclable.

Nous appuierons activement la création par le Grand Avignon, en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité, d'un comité Vélo à l'échelle de l'agglomération, la plus pertinente de selon nous. En tant que ville centre et de par laquelle la politique cyclable volontariste qui est la sienne,, Avignon aura bien évidemment un rôle moteur dans ce comité.

→ Désigner un "interlocuteur Vélo" unique, servant de correspondant référent dans les communes, dans la communauté d'agglomération du Grand Avignon et autres institutions.

Réponse : Ce principe d'un interlocuteur unique de la ville est d'ores et déjà en œuvre, et nous souhaitons le renforcer.

→ Impliquer et interpeller systématiquement l'association Roulons A Vélo sur les projets en lien avec le développement des aménagements cyclables (a fortiori avant de valider une action)

Réponse : Cette révolution des modes actifs que nous portons à travers nos politiques passées et à venir repose bien évidemment sur la mobilisation des énergies et des savoirs de tous.

Nous associons d'ores et déjà les associations à nos projets et nous souhaitons poursuivre et amplifier cette démarche, à toutes les étapes de nos futures actions.

- Élaborer un Schéma directeur piéton et vélo ambitieux face aux enjeux et attentes à l'échelle de l'agglomération, et connecté aux grands itinéraires Véloroutes et Voies Vertes, c'est-à-dire à l'image de celui à l'échelle nationale, un plan vélo concerté et financé (30€/hab/an) visant une progression de la part modale du vélo cohérente avec les objectifs nationaux de 9% en 2024 et pour l'atteindre les effets conjugués d'un système vélo

Réponse : Sur le mandat qui vient de s'écouler, la ville d'Avignon a dépensé 14M€ sur 6ans pour la réalisation des actions du plan modes doux, représentant un budget alloué à la politique cyclable de près de 25,3€/an/habitant, près de 3 fois supérieur à la moyenne française.

La révision du plan mode doux et la mise en œuvre du Schéma Directeur des Itinéraires Modes Doux, qui sera concerté avec tous les partenaires de la ville, sera l'occasion d'une intensification et d'une coordination de nos efforts collectifs, pour accroître massivement la part modale des modes actifs pour notre bien être commun.